

Transport du grain de l'Ouest—Loi

Dans le cadre du projet de loi C-155 et du financement qui est envisagé à ce titre, il n'a pas été affecté d'argent aux améliorations ferroviaires nécessaires pour parer au congestionnement actuel, qui ne fera que s'aggraver à l'avenir. Les auteurs du rapport cherchent à évaluer les solutions de rechange possibles qui permettraient de remédier à ces lacunes. J'en parlerai dans un instant. Ils font également des recommandations et proposent certaines solutions de rechange extrêmement intéressantes qui permettraient, par un processus de planification intégré de l'utilisation de l'ensemble du réseau ferroviaire sous l'autorité d'un organisme, de garantir la disponibilité de la capacité de transport ferroviaire dont on aura besoin dans un avenir prévisible. Cela permettrait d'utiliser beaucoup plus efficacement les ressources disponibles de l'ensemble du réseau ferroviaire de façon intégrée, ce qui nous permettrait de nous débarrasser des goulots d'étranglement qui se produisent actuellement et qui seront beaucoup plus graves encore à l'avenir, lorsque notre économie reprendra, comme il faut l'espérer, et qu'il y aura augmentation du trafic-marchandises au port.

L'étude porte sur la demande prévisible de transport par rail à destination de Vancouver jusqu'à 1990. Cet amendement, qui traite des améliorations du réseau ferroviaire, devrait être envisagé en tenant compte non seulement du trafic existant mais aussi du trafic prévisible. Se fondant sur un plan d'ensemble récemment publié pour le port de Vancouver, le rapport prévoit que la demande de transport des marchandises par rail à destination de Vancouver connaîtra une hausse considérable. Il suppose également que les prévisions du CN et du CP indiquent que ces sociétés accroîtront la capacité de transport de leurs voies principales dans les montagnes, ce qui créera à son tour des problèmes pour l'acheminement dans la région de Vancouver.

Le président suppléant (M. Corbin): A l'ordre. Je regrette de devoir interrompre le député, mais son temps de parole est écoulé. Elle pourrait cependant poursuivre avec le consentement unanime de la Chambre.

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Corbin): Il n'y a pas consentement unanime.

Des voix: C'est honteux!

L'hon. Ron Huntington (Capilano): Monsieur le Président, je tiens à faire remarquer que je n'ai pas refusé mon consentement à l'honorable représentante qui vient de la même région que moi.

J'aimerais faire quelques observations pour répliquer à celles du député de Northumberland-Miramichi (M. Dionne) selon qui le gouvernement votera contre l'amendement parce que la CCT...

M. Dionne (Northumberland-Miramichi): Je n'ai jamais dit cela.

M. Huntington: Il prétend ne jamais avoir dit cela. Il s'est prononcé contre l'amendement. Je me rappelle maintenant qu'il le trouvait redondant et qu'étant donné l'existence de la CCT, il disait qu'on ne peut confier à une autre instance des pouvoirs assez vastes pour charger l'administrateur de trouver les parcours les meilleurs et les plus rapides pour le bénéfice des producteurs.

• (1640)

Je vais m'attarder là-dessus. La CCT possède en effet ces pouvoirs, mais elle n'a jamais tenu compte des intérêts des producteurs. Je ne veux pas être injuste envers la Commission, car ce problème existe depuis toujours. Des chefs syndicaux m'ont affirmé qu'en réglant les problèmes d'aiguillage dans le port de Vancouver et en réorganisant la répartition des wagons à céréales, on pourrait affecter près de 200 wagons de plus par jour au mouvement du grain dans ce port.

Nous consentons volontiers à favoriser les intérêts de la direction et des pouvoirs établis, mais les manutentionnaires et les débardeurs ont de quoi se plaindre quand ils constatent que la direction a des possibilités qu'elle n'exploite pas, comme en ce qui concerne les limites d'aiguillage et la méthode de répartition des wagons à céréales vers Vancouver, lesquels pourraient transporter le grain jusqu'aux navires selon le grade et la qualité prévus dans les commandes. La gestion intégrée du système, de l'arrière-pays jusqu'au port, comporte des défauts qui sont directement attribuables à la direction et pour lesquels on ne peut blâmer les producteurs de grains qui ont du mal à gagner leur vie.

Si le gouvernement acceptait la proposition du député de Végréville (M. Mazankowski), l'administrateur de l'Office serait tenu de protéger les intérêts des producteurs. Il existerait donc un pouvoir qui pourrait remédier jusqu'à un certain point aux déficiences du réseau.

Avec le projet de loi C-155, qu'il refuse de modifier à l'aide de propositions de ce genre, le gouvernement s'en remet entièrement à un seul élément du réseau de transport. Il n'impose pas à cet élément des conditions de rentabilité qui l'obligeraient à se montrer plus compétitif. C'est aller à l'encontre des intérêts directs des producteurs, de ceux du port de Vancouver et, enfin, de tous les autres intéressés dans l'ouest du Canada.

Aux États-Unis, la subvention s'élève à \$1.12 le boisseau mais, au Canada, elle n'est que de 37c. le boisseau. Cependant, les États-Unis n'accordent aucune subvention particulière pour le transport. Ils sont trop avisés pour faire autrement. Le gouvernement américain subventionne les producteurs qui demeurent libres de choisir les éléments du système de transport qu'ils jugent les plus rentables. C'est ce que nous voudrions imposer par cette proposition, dans cette piètre mesure législative.

L'autre jour, je me suis entretenu avec un dirigeant du système des transports à propos du port de Vancouver. Selon lui, nous ne nous sommes pas encore aperçus que le projet de loi C-155 ne porte pas sur le transport du grain mais plutôt sur le transport d'autres produits comme le charbon, le soufre et la potasse.

Le mouvement de conteneurs dans le port de Vancouver se compose, pour les expéditions, de conteneurs de grains dans une proportion de 40 à 50 p. 100. Ces renseignements nous ont été transmis par une délégation de Vancouver qui s'est rendue à Ottawa il y a deux semaines environ. Nous comptons sur ce mouvement de conteneurs destinés à l'exportation qu'on charge de grains dans les Prairies, cet immense réservoir, et qu'on dirige vers la côte du Pacifique, pour attirer dans le port les navires porte-conteneurs et assurer de cette façon près de 400 emplois. Par conséquent, c'est un trafic très important. Quand on se met à songer que ce projet de loi est une mesure